C.R.I.C. N° 46 (2005-2006)

PARLEMENT WALLON

SESSION 2005-2006

COMPTE RENDU
INTÉGRAL

Voir CRAC N° 57 (2005-2006)

Séance publique de Commission*

Commission de l'Aménagement du Territoire, du Patrimoine, des Transports, de l'Equipement et de l'Energie

Lundi 12 décembre 2005

* Application de l'art. 17, § 5, du Règlement du Parlement wallon.

SOMMAIRE

Ouverture de la séance 4

Interpellations 4

Interpellation de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «Liège-Verviers : pôle de développement pour le secteur transport et logistique»

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 4

Questions orales 7

Question orale de Mme Pary-Mille à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le projet de liaison autoroutière entre l'A8-E429 et E19»

Orateurs : M. le Président, Mme Pary-Mille, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 7

Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la Conférence permanente du développement territorial»

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 8

Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'exécution du décret RESA en matière d'envois et de réceptions de documents»

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 10

Question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la mise en œuvre de la déclaration préalable en matière de petits permis»

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 11

Question orale de Mme Simonis à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le transport des enfants handicapés vers les établissements scolaires»

Orateurs : M. le Président, Mme Simonis, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 13

Question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la problématique des zones à forte pression foncière»

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 14

Question orale de M. Pirlot à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la revitalisation de la gare d'Habay»

Orateurs : M. le Président, M. Pirlot, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 17

Question orale de M. Fontaine à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'incidence du projet d'installation d'une cimenterie sur le projet d'installation d'un parc à éoliennes sur le territoire de la commune d'Estinnes»

Orateurs: M. le Président, M. Fontaine, M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial 18

Question orale de Mme Lissens à M. Daerden, Ministre du Budget, du Logement, de l'Équipement et des Travaux publics, sur «la déviation de la circulation de la rue du Roua à Warnant»

Orateurs: M. le Président, Mme Lissens, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 20

Question orale de M. Grommes à M. Daerden, Ministre du Budget, du Logement, de l'Équipement et des Travaux publics, sur «les répercussions sur les routes et autoroutes régionales de la Wallonie de l'introduction de la taxe allemande sur les poids lourds (Maut) en Allemagne»

Orateurs: M. le Président, M. Grommes, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 21

Question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, du Logement, de l'Équipement et des Travaux publics, sur «la sortie d'autoroute qui relie Eupen et la E40 et l'état de la N692»

Orateurs: M. le Président, M. Stoffels, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 22

Question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, du Logement, de l'Équipement et des Travaux publics, sur «le coût du service d'hiver»

Orateurs: M. le Président, M. Stoffels, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 23

Question orale de Mme Lissens à M. Daerden, Ministre du Budget, du Logement, de l'Équipement et des Travaux publics, sur «la sécurisation des passages pour piétons dangereux»

Orateurs: M. le Président, Mme Lissens, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine 25

Liste des abréviations courantes 27

COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU PATRIMOINE, DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'ÉNERGIE

Présidence de M. Willy Borsus, Président.

La séance est ouverte à 14 heures 18 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

INTERPELLATIONS

INTERPELLATION DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LIÈGE-VERVIERS : PÔLE DE DÉVELOPPEMENT POUR LE SECTEUR TRANSPORT ET LOGISTIQUE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «Liège-Verviers : pôle de développement pour le secteur transport et logistique».

La parole est à M. Stoffels pour développer son interpellation.

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Ministre, je dois faire référence à une étude qui a été menée par les forces vives de la région de Verviers. Le texte que je vais lire s'inspire largement du résultat de cette étude mais je me suis permis d'étendre la réflexion qui, dans le cadre de l'étude, s'est concentrée principalement sur l'arrondissement de Verviers, à l'arrondissement de Liège.

La Wallonie bénéficie d'infrastructures de qualité pour le transport de marchandises. Des nœuds autoroutiers non saturés en attestent. En effet, en quelques heures, on peut atteindre Paris, Amsterdam, Anvers, Rotterdam, Francfort, voire Londres, soit des régions parmi les plus riches d'Europe. Grâce à ces infrastructures, mais également à la qualité de la formation, au soutien à l'investissement ou encore à la disponibilité et au coût peu élevé des terrains, la Wallonie a identifié le secteur du transport et de la logistique comme un axe stratégique du plan Marshall présentant un réel potentiel d'attraction et d'investissements.

Le Livre blanc de la Commission européenne prévoit une augmentation des trafics de marchandises de 50 % entre 1998 et 2010. Analysons les grands ports de mer tels qu'Anvers et Rotterdam. Vu les problèmes de mobilité et de saturation de ces régions portuaires, le développement des régions situées dans l'arrière-pays est grandissant. Nous le vivons dans les arrondissements de Liège et de Verviers, proches des frontières allemandes et néerlandaises, qui abritent un grand nombre d'entreprises de transport essentiellement routier. Le secteur transport et logistique est devenu, dans cette région, un employeur important. La plupart de ces entreprises de transport routier proposent aussi des services de logistique annexes.

Les arrondissements en question sont situés sur les axes autoroutiers Bruxelles-Aix-la-Chappelle, Verviers-Prüm-Ludwigshafen ou encore Liège-Namur-Mons et Liège-Maastricht. La qualité de ces infrastructures de transport positionne ces arrondissements sur le plan ferroviaire, fluvial et aéroportuaire. Ils peuvent devenir des régions de distribution de marchandises entrant dans l'Europe par les grands ports de mer. Mais le potentiel s'observe aussi dans tous les types de transport proposés : routier, fluvial, ferroviaire et aérien.

Le transport routier est le mode de transport qui absorbera majoritairement l'augmentation du fret. Le transport fluvial connaît un développement impressionnant depuis quelques années, contrairement au transport ferroviaire qui est en déclin depuis plusieurs décennies. Le nombre de tonnes transportées par le rail a diminué alors que les volumes transportés augmentent dans les transports fluviaux et aéroportuaires.

Le transport aérien de fret présente des perspectives de croissance intéressantes. On parle de 6 % sur la période 2002-2005. Cette croissance s'opère et s'opérera principalement sur le marché asiatique qui représente environ un tiers du marché actuellement pris, mais les aéroports européens participent également à cette croissance.

Actuellement, les parcs économiques connaissent un taux d'occupation important. Il est grand temps de mettre en œuvre le Plan prioritaire en équipant les nouvelles zones inscrites au plan de secteur. D'ailleurs, je félicite le Gouvernement pour les décisions qui ont été prises à cet égard.

Ces parcs d'activités présentent des attraits importants pour les entreprises de transport et de logistique. En effet, ceux-ci sont proches d'un axe routier majeur, à une courte distance de la future plate-forme

multimodale et de Liège Airport. Les activités liées au secteur du transport et de la logistique nécessitent cependant des surfaces de plusieurs hectares, donc des surfaces importantes. Tout développement stratégique de ce secteur implique que l'on réfléchisse déjà à un nouveau Plan prioritaire – si je peux me permettre cette expression – qui, lui aussi, mettra du temps avant d'être opérationnel.

Le conteneur semble être un instrument de la multimodalité. Le trafic de conteneurs à Anvers fut, en 2004, de 6.063.746 TEU. Il a ainsi connu une croissance d'environ 50 % depuis l'année 2000 et de 160 % depuis 1995.

La Wallonie et particulièrement la région de Liège-Verviers peuvent s'appuyer sur des atouts afin de profiter de l'augmentation des volumes qui seront échangés dans le futur. Les prévisions de trafic permettent ainsi d'espérer notamment un accroissement du trafic de conteneurs se traduisant entre autres par une augmentation des tonnages transportés par voies routières, fluviales et aériennes. Le parent pauvre dans ce dossier est le transport ferroviaire qui perd depuis les 30 dernières années des parts importantes de marché.

Quelques raisons à cela: le manque d'interopérabilité entre les réseaux nationaux, les coûts élevés ou encore le manque de fiabilité. Certains spécialistes estiment, par ailleurs, que les coûts du transport ferroviaire pourraient être diminués de l'ordre de 40 % en Europe.

Liège et Verviers sont donc des régions particulièrement bien positionnées pour développer le transport vers l'Europe Centrale. Toutefois, la croissance attendue, qu'elle soit via le Rhin d'acier ou la ligne 24 qui part de la gare de Montzen, s'accompagnera de profonds changements dans la gestion du transport par voie ferroviaire. Le développement de la «conteneurisation» est une réalité de par, notamment, le fait que de plus en plus de marchandises sont «conteneurisables».

En ce qui concerne le respect des délais, le transport routier, pourtant plus flexible que le transport ferroviaire, sera mis, à l'avenir, en difficulté par les nombreuses congestions de trafic rencontrées chez nos voisins. Parallèlement, le transport ferroviaire est perçu comme posant des problèmes de fiabilité.

Devant ce constat, quelles sont les infrastructures à développer? Quelle est votre analyse, Monsieur le Ministre? Quelle conclusion tirerez-vous au sujet du développement de cet axe fort identifié dans le cadre du plan Marshall qu'est le secteur du transport et de la logistique?

Les développements observés se traduisent au travers des différents modes de transport. La Région, pouv a nt bénéficier de la présence et de la synergie des quatre modes de transport, offre le potentiel d'une croissance économique durable.

Tout d'abord, mentionnons les zones économiques équipées capables de recevoir des investissements du secteur en question. Notons que des parcelles de relativement grande taille doivent être disponibles. On parle de quatre à cinq hectares, ce qui nécessitera que l'on se penche à nouveau sur la question de la disponibilité des terrains avant qu'une nouvelle pénurie ne pose problème. Il apparaît en effet que les surfaces s'avéreront vite occupées, voire vite insuffisantes. Il conviendra de tenir compte des nouvelles surfaces pour combler les besoins en investissements logistiques.

En Province de Liège, la localisation des zones d'activité économique, à quelques kilomètres de l'aéroport de Bierset et du Port autonome de Liège, permettant le développement de synergies est un avantage indéniable, pour autant que le réseau soit suffisamment performant pour pouvoir garantir un trafic fluide du fret entre les différentes zones. Plusieurs autoroutes, comme le ring périphérique de Liège ou l'autoroute vers Battice, n'ont plus beaucoup de réserves pour accueillir une masse plus importante de véhicules, et notamment de poids lourds. Ce sera une question qui intéressera plus particulièrement votre collègue, le Ministre Daerden.

La gare ferroviaire de Montzen est située sur la ligne 24, axe important du trafic de marchandises reliant le Limbourg à l'Allemagne. Cette gare voyait passer, en 2001, environ 30 % des wagons échangés entre la SNCB et les pays voisins. Le viaduc de Moresnet vient d'être récemment rénové. Un des problèmes rencontrés actuellement sur la ligne 24 est la non-électrification du tronçon Montzen-Aachen West. La réactivation du Rhin d'acier a pour objectif de relier le Port d'Anvers à l'Allemagne, en évitant la route actuelle qui passe par Montzen et en passant par les Pays-Bas. La décision de réalisation du projet est prise. Malgré l'augmentation des volumes de marchandises à transporter, une diminution devrait se ressentir au niveau de la route de Montzen. Sans électrification, la ligne perdra de son attrait au profit du Rhin d'acier. Sans un aménagement des infrastructures routières, peu d'investissements liés à la logistique y seront consentis, et ce, en raison des difficultés d'accès. Par le passé, des tentatives non abouties y ont été réalisées, ce qui prouve le manque d'intérêt de ce site par rapport au secteur.

En ce qui concerne le Port autonome de Liège, il ne faut pas négliger la perte de tonnage qui sera engendrée par la fermeture de certaines activités. Lorsqu'on analyse les types de produits et les sociétés ayant recours au transport fluvial, interagissant avec le Port de Liège, on remarque que peu de liens sont établis

entre l'arrondissement de Verviers et celui-ci. En effet, le transport fluvial est généralement lié à des marchandises dites de faible valeur qui peuvent être transportées en grande quantité et manutentionnées directement dans les ports. Il va falloir investir dans l'attractivité de cet outil qui peut devenir un moteur de développement économique en région liégeoise.

C'est donc dans une complémentarité avec les outils mis en place que la région de Liège-Verviers trouvera la possibilité de développer le potentiel identifié. De même, l'attraction de centres de distribution européens doit être un *leitmotiv*. Cette prise de conscience, couplée à des efforts de promotion et de mise en priorité, devra appuyer le développement du secteur dans la région dans les quinze années à venir et ce, de manière à faire de la région de Liège-Verviers une place majeure du transport et de la logistique en Belgique.

Ces analyses et conclusions ont été réalisées à la suite de l'étude commandée par les forces vives verviétoises. Je tenais à vous en faire part dans le contexte du plan Marshall qui a identifié l'axe transport-logistique comme un des axes forts.

Je souhaitais, non seulement, vous en faire part, mais aussi connaître votre analyse concernant les résultats de l'étude.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je voudrais remercier M. Stoffels, parce qu'il vient d'évoquer une problématique extrêmement importante et qui, du reste, renvoie à différents niveaux de pouvoir. À bien y regarder, nous pourrions y trouver des compétences au niveau fédéral, indubitablement, en ce qui concerne le transport ferroviaire, et la limitation du poids et de la vitesse des poids lourds. Nous pourrions aussi y trouver une application de l'Union européenne pour toute une série de cofinancements ainsi qu'une compétence régionale en ce qui concerne trois Ministres concernés: d'une part, le Ministre de l'Économie, celui des Infrastructures et votre Serviteur.

Je vais essayer de vous répondre de la manière la plus précise, aborder les initiatives prises ou qui le seront prochainement et peut-être vous livrer quelques inquiétudes sur l'un ou l'autre sujet.

D'abord, en ce qui concerne le plan Marshall – vous y avez fait largement allusion dans votre conclusion –, c'est effectivement un des éléments important au même titre, du reste, que l'équipement des zones d'activité économique. Le financement de ces aménagements sera assuré par la Société wallonne de financement alternatif. C'est ainsi que, dans la seule Province de Liège, onze zones d'activité couvrant au total 177 hectares seront progressivement équipées à l'horizon 2009.

L'investissement total, si vous y ajoutez la part des intercommunales concernées, sera de près de 45 millions d'euros. Celui-ci devrait générer une capacité de 7.100 emplois par rapport aux 32.447 actuels dans les zones.

Les extensions supplémentaires seront concertées avec les acteurs économiques locaux et en cohérence avec les lignes directrices du plan Marshall. Mais je tiens d'ores et déjà à souligner l'excellente initiative prise par la SPI + et le Port autonome de Liège qui ont signé une convention de collaboration en vue de faire circuler au mieux l'information entre leurs structures respectives et de se concerter efficacement quant à la promotion des terrains disponibles et l'implantation des entreprises le long de la voie d'eau.

La récente étude de l'OPVN précise qu'en région liégeoise le terminal multimodal de Renory a un potentiel annuel de 100.000 EVP, soit conteneurs équivalents vingt pieds. Excusez-moi, je deviens légèrement technique, mais les spécialistes s'y retrouveront. Dans cette zone, 145 hectares pourraient se libérer entre 2010 et 2020, suite au démantèlement des installations sidérurgiques d'Ougrée et de Seraing.

La future plate-forme multimodale Trilogiport est idéalement placée à proximité de l'échangeur autoroutier de Cheratte. Située le long de la voie d'eau, son potentiel actuel de traitement de conteneurs est évalué à 175.000 EVP.

Par ailleurs, au niveau du transport par route, les travaux de rénovation de l'échangeur de Loncin et ceux d'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport de Bierset et des zones d'activité y attenantes, entrepris à l'initiative de mon Collègue Michel Daerden, sont – comme vous le savez – en voie d'achèvement.

En matière de transport ferroviaire de marchandises – je l'ai déjà rappelé à plusieurs reprises puisque plusieurs d'entre vous m'ont déjà interrogé sur le sujet –, nous devons veiller à ce que la SNCB garantisse – quoi de plus normal – les meilleures conditions d'exploitation sur les lignes wallonnes en mettant à disposition les infrastructures répondant aux besoins.

Ainsi, pour ce qui concerne la ligne 24, l'électrification du tronçon entre Montzen et la frontière allemande est effectivement envisageable. Mais – je crois avoir déjà répondu à la question – Infrabel nous informe qu'actuellement, une électrification ne serait pas utile puisque l'opérateur principal B-Cargo semblerait renoncer à l'acquisition de matériel de traction

électrique et s'orienter vers des moteurs diesel. Infrabel attend toutefois une décision formelle de B-Cargo avant de décider ou non d'électriser ce tronçon.

Bien sûr, cette position d'Infrabel n'est pas figée. Elle dépendra, à l'avenir, des intentions et des demandes de B-Cargo, et des autres opérateurs de transport, notamment les opérateurs internationaux avec lesquels Infrabel sera amené progressivement et rapidement à entretenir des contacts réguliers.

Enfin – ne l'oublions pas –, pour tout ce qui concerne le transport par voie ferroviaire de la marchandise, ce sont évidemment des éléments de coûts et la qualité du service qui dicteront le choix des clients du rail. Aucune intervention de ma part – d'autant plus que c'est une compétence fédérale – n'est de nature à modifier les décisions que prendra le donneur d'ordres. Les décisions seront guidées exclusivement par une analyse économique. Suite aux décisions européennes – vous le savez –, le marché sera complètement libéralisé dans deux ans. B-Cargo ne sera plus alors qu'un opérateur parmi d'autres et son activité devra être rentable afin de se maintenir dans un contexte d'ouverture à la concurrence. Or, vous connaissez les difficultés que connaît aujourd'hui B-Cargo.

Bref, chers Collègues, dans les compétences qui sont les nôtres – vous l'aurez compris –, pour ce qui est d'équiper les terrains, c'est fait, c'est décidé, nous progressons. Concernant les infrastructures routières, les décisions ont été arrêtées par M. Michel Daerden. Quant à l'aéroport de Bierset, il a fait l'objet d'une modification décrétale en matière d'environnement, elle sera soumise ce jeudi à notre Parlement.

Il reste la question délicate du chemin de fer qui n'est pas simple eu égard aux prescriptions européennes, à la concurrence que se livreront les opérateurs et aussi à l'outil que nous mettrons à leur disposition.

M. le Président. – La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Pour aujourd'hui, je me contenterai de la réponse que le Ministre a donnée. Il m'a donné un ensemble d'informations très concrètes, voire même des statistiques. Mais il faudrait à l'avenir, qu'ensemble, le Gouvernement et le Parlement, voire la commission qui est chargée d'examiner la politique de transport, se penchent sur le potentiel qu'il y a lieu de développer pour créer, en région de Liège et de Verviers, un ensemble d'activités économiques générant les emplois tant demandés, tant espérés dans cette région, d'autant plus qu'elle est idéalement positionnée pour les transports vers l'Europe Centrale et l'Europe de l'Est.

M. le Président. – Ceci clôture, actuellement en tout cas, l'examen de cette question. En raison de l'absence de M. Thissen, son interpellation sur «la capacité maximale des bus pour le transport d'enfants par le TEC» est reportée au début de l'année prochaine.

Nous allons donc passer aux questions orales.

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE Mme PARY-MILLE À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LE PROJET DE LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE L'A8-E429 ET E19»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Pary-Mille à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le projet de liaison autoroutière entre l'A8-E429 et E19».

La parole est à Mme Pary-Mille pour poser sa question.

Mme Pary-Mille (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, lors de la précédente législature, j'étais intervenue auprès de votre prédécesseur afin de le sensibiliser à la problématique de la mobilité en Hainaut occidental liée à l'engorgement de la rocade de Halle et au projet de liaison autoroutière A8-E429 et E19.

Très récemment, vous avez été interrogé par des collègues sur le même sujet, mais personne n'a évoqué la solution du projet de liaison Haut-Ittre-Quenast qui pourrait se voir inscrit dans le réseau transeuropéen de transport, cette inscription garantissant les mécanismes de financement du tronçon manquant, chose intéressante.

En 2003, la Commission européenne indiquait, dans un courrier au Gouvernement wallon, qu'elle ne retenait pas ce tronçon comme prioritaire, mais que le projet de raccordement pouvait être réintroduit lors de la révision du réseau transeuropéen des transports, sans toutefois préciser le moindre délai.

Pour rappel, ce projet de liaison autoroutière Haut-Ittre-Quenast avait été inscrit comme axe prioritaire wallon sous le précédent Gouvernement. Et l'échangeur permettant de viabiliser cette solution existe déjà à Haut-Ittre.

Au vu de la situation qui est loin de s'arranger sur la rocade de Halle et des engorgements de plus en plus fréquents que rencontrent tous les navetteurs

venant du Hainaut occidental, pouvez-vous me préciser si ce projet de liaison est toujours repris dans les axes prioritaires du Gouvernement wallon ? La demande de financement a-t-elle été réintroduite auprès de la DG-Tren de la Commission ?

Si ce n'est le pas le cas, avez-vous l'intention de réintroduire ce projet ? Ou envisagez-vous de discuter avec votre collègue néerlandophone afin de trouver une autre solution qui permettrait d'améliorer la mobilité à cet endroit fort fréquenté par les navetteurs venant du Hainaut occidental ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je suis très embêté. La question est évidemment pertinente et en tant que lointain voisin brabançon wallon, j'y suis extrêmement sensible. À chaque campagne électorale, nous sommes confrontés à ce type de questions dans l'Ouest du Brabant wallon.

Malheureusement, cette matière relève de la compétence de mon collègue Michel Daerden qui, lui seul, a la responsabilité des infrastructures routières, autoroutières ou de grand gabarit. C'est à lui qu'il appartient donc d'apprécier la situation.

Il est vrai que le Gouvernement précédent en avait convenu et les autorités européennes avaient réagi comme vous l'avez mentionné. À ce jour, je n'ai plus reçu la moindre demande, en tant que Ministre du Développement territorial. Il n'y a eu ni demande de permis ni quoi que ce soit d'autre.

Tout ce que je vous propose, c'est d'interroger le Ministre Daerden. Je vais l'alerter de votre initiative et attendre impatiemment sa réponse.

Je ne sais pas vous en dire plus car je suis à la lisière de mes compétences. Je suis vraiment confus.

Mme Pary-Mille (MR) – Merci, Monsieur le Ministre.

M. le Président. – M. Calet n'étant pas là, je vous propose de transformer sa question orale sur «la transposition de la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments dans le droit belge et les initiatives prises anticipativement par le Gouvernement en la matière» en question écrite.

M. Dardenne a demandé que ses questions orales sur «la compétence en matière de permis d'environnement», «le placement d'éoliennes» et «les mécanismes de la compensation» soient transformées en questions écrites.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pouvez dire à M. Dardenne, si vous le voulez bien, que sa question n° 3 est de la compétence du Ministre Lutgen ? J'ai bien la réponse, mais M. Lutgen sera plus qualifié que moi pour y répondre.

M. le Président. – Mme Defalque nous a demandé de postposer sa question en fin de réunion. Je peux l'accepter pour chacun d'entre nous du moment que nous en soyons prévenus.

(M. Daniel Senesael, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel)

M. le Président. – Si mes collègues présents l'autorisent et pour des raisons de facilité, je permettrai à M. Borsus de développer ses trois questions les unes à la suite des autres.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA CONFÉRENCE PERMANENTE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la Conférence permanente du développement territorial».

La parole est à M. Borsus pour poser sa question.

M. Borsus (MR). – Monsieur le Président, en mai 1998, le Gouvernement wallon décidait de créer la Conférence permanente du développement territorial dans le but de fédérer la recherche en matière d'aménagement du territoire, le développement territorial, comme il est appelé actuellement.

La CPDT rassemble à la fois plusieurs départements de la Région wallonne intéressés peu ou prou par cette question, ainsi que les trois grandes universités francophones au sein d'un programme de recherche pluriannuel destiné à fournir un outil d'aide à la décision au Gouvernement wallon.

Depuis sa création, les travaux de la CPDT ont débouché sur un bon nombre d'études très fournies, intéressantes pour la plupart d'entre elles, dont les conclusions sont en général transmises aux décideurs politiques.

En juillet 2005, le Gouvernement a reconduit la subvention pour la période 2005-2009 avec un budget de 3.200.000 euros à la clé.

Le Gouvernement a, par ailleurs, modifié les missions de la CPDT. La recherche de base, l'organisation d'une chaire universitaire annuelle du développement territorial et la diffusion de ses recherches faisaient partie des missions originelles de la CPDT. On y a ajouté la formation continuée et la certification des conseillers en aménagement du territoire.

Dès lors, Monsieur le Ministre, mes questions sont les suivantes.

Quels sont les résultats des travaux effectués sur la période précédant le renouvellement de la subvention ? On ne va évidemment pas entrer dans les détails des travaux. Quelles sont les grandes lignes de l'appréciation de ces travaux ?

Quelles conclusions peut-on tirer de cette période ? Y a-t-il des travaux considérés plus particulièrement comme pertinents et faisant l'objet des priorités d'analyse, à demander à la CPDT pour l'avenir ?

La continuité des travaux a-t-elle été fixée ? Comment ? Plus particulièrement, quelles assurances ont été données à l'ensemble du personnel qui porte ces travaux de manière à garantir une certaine pérennité au sein de la structure ? En effet, les chercheurs sont engagés sur une base annuelle. Il semblerait que certains d'entre eux ne soient pas reconduits.

Par ailleurs, quelles seront les modalités d'organisation des nouvelles missions confiées à la CPDT ? Quelle est l'articulation entre la CPDT et l'Observatoire du développement territorial qui a été créé par le Gouvernement lors de la séance du 14 juillet dernier, pendant la fête nationale française ? N'y a-t-il pas chevauchement partiel ? Quelle forme de collaboration sera ou est prévue entre ces deux structures ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je remercie M. Borsus d'avoir posé cette question, car il est vrai que la Conférence permanente du développement territorial est un outil particulièrement précieux puisqu'il a notamment pour objectif d'anticiper les mutations planologiques de notre territoire. Il a été initié par un de mes prédécesseurs, Michel Lebrun, à la fin des années 90. Il regroupe les trois grandes universités de ce pays, l'ULB, l'ULg et l'UCL, et bénéficie de montants très conséquents.

Je pense que c'était une première de voir, de manière durable, ces trois universités bénéficier d'un montant de plus de trois millions d'euros, ce qui n'est pas négligeable en termes de recherches portant sur notre territoire, sur l'évolution de l'habitat, sur les évolutions démographiques migratoires et de mobilité. Tous ces éléments font partie de la démarche de la CPDT.

Du reste, dois-je vous dire que vous pouvez consulter un certain nombre des travaux et des décisions de la CPDT sur le site http://cpdt.Wallonie.be ? Si vous voulez en savoir plus sur l'ensemble des travaux, je vous conseille, à vous comme à d'autres, de consulter cette banque de données particulièrement utile et fort bien établie.

Par définition, tous les travaux de recherche n'ont pas pour aboutissement obligé des résultats directement exploitables. De plus, ils se répartissent en trois catégories : les études à court ou moyen terme, les études à plus long terme et les missions d'expertise à très court terme.

De manière plus globale, je rappellerai à l'honorable Membre que le Gouvernement a confié à la CPDT, dès sa conception, plusieurs objectifs qui n'ont pas changé :

– assurer une structure de recherche efficace et permanente en stabilisant les équipes universitaires concernées, en évitant les doublons et en imposant la continuité même des recherches. Je vérifierai s'il y a un problème concernant l'équipe de recherche. À mon avis, il ne m'est pas imputable puisque la convention a bel et bien été renouvelée en son temps. Peut-être y a-t-il des décisions des universités elles-mêmes ? Je l'ignore, mais je vérifierai ;

– encourager l'interdisciplinarité des recherches en développement territorial, notamment en intégrant diverses facultés, ainsi que les trois universités concernées au sein de projets communs ;

– développer l'esprit critique et prospectif des chercheurs dans le domaine et constituer une «pépinière» de futurs cadres de la Région wallonne pour ceux qui orienteraient leur carrière vers la Fonction publique.

Ceci étant, en exécution de la décision du Gouvernement du 14 juillet 2005, les missions de la CPDT se structurent comme suit :

– les recherches à moyen terme et les expertises ;

– les recherches à long terme qui sont poursuivies sous la forme de doctorats au sein d'une chaire universitaire tenue de médiatiser chaque année et largement les recherches en cours et les résultats engrangés. C'est un nouveau point ;

– enfin – et c'est la deuxième nouveauté –, la formation continuée annuelle des conseillers en aménagement du territoire, subventionnés par la Région auprès des communes qui en ont fait la demande.

Ces missions restructurées et détaillées ont fait l'objet d'un accord complet des partenaires lors de la réunion du Comité d'accompagnement de la CPDT tenue le 23 novembre 2005.

Enfin, conformément à la décision du Gouvernement, le Comité d'accompagnement a approuvé le mécanisme de liaison entre la CPDT et l'IWEPS, mécanisme au terme duquel des chercheurs au sein des équipes universitaires sont chargés de «nourrir» les banques de données gérées par l'Institut, constituant de la sorte un premier pas vers un Observatoire du développement territorial.

Concernant votre dernière question sur la Cellule du développement territorial, les examens pour le poste de fonctionnaire-dirigeant ont lieu cette semaine. Nous avons convenu que la CPDT puisse, le cas échéant, sous-traiter un certain nombre d'études ponctuelles qui seraient souhaitées par la CDT. La CDT travaille sur les plans de secteur, voire les PCA – c'est donc une transcription immédiate contraignante et réglementaire –, alors que la CPDT fournit évidemment une vision à moyen et plus long terme.

M. le Président. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces différentes informations. Je rebondis sur ce qui vient d'être dit en suggérant à notre commission de consacrer, le moment venu, un certain temps à une analyse commune sur la question du développement territorial.

Nous avons, ponctuellement, les uns et les autres, l'occasion de débattre d'un certain nombre de décisions, de textes décrétaux, de questions concernant des aspects de la gestion de la vie publique. Mais nous n'avons pas encore eu l'opportunité de consacrer un moment de réflexion à notre vision du développement territorial wallon.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Sous la législature précédente la CPDT, est venue nous présenter ses travaux. Moi-même, j'ai pu consulter ceux-ci à la Maison de l'urbanisme du Brabant wallon. Ce sont des travaux extrêmement intéressants, notamment sur les flux migratoires et sur la demande en termes d'habitat, parce que la situation évolue bien plus qu'on ne l'imagine.

Je pense qu'on pourrait programmer cette réunion au mois de février. Cela vaut vraiment la peine que l'ensemble des parlementaires – je souscris à votre proposition – puissent bénéficier de cette information de la CPDT.

M. le Président. – Je pense aussi que la suggestion est excellente et, comme elle vient du Président attitré de la commission lui-même, on ne peut qu'abonder dans son sens.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les découpes sous-régionales réalisées sont intéressantes, par exemple, en termes de logements attendus dans les dix prochaines années. Nous constatons que toutes les régions de la Wallonie n'évoluent pas de la même manière.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'EXÉCUTION DU DÉCRET RESA EN MATIÈRE D'ENVOIS ET DE RÉCEPTIONS DE DOCUMENTS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'exécution du décret RESA en matière d'envois et de réceptions de documents».

La parole est à M. Borsus pour poser sa question.

M. Borsus (MR). – Monsieur le Président, en relisant les travaux que nous avons menés, notamment dans cette enceinte, certains de mes collègues et moi-même avons notre attention attirée par les articles encadrant certaines missions confiées au Gouvernement. J'aborde ici une disposition bien particulière que notre collègue, M. Jean-Pierre Dardenne, avait mise en exergue. Je souhaiterais vous demander quelle est la réflexion qui a pu être menée, Monsieur le Ministre, concernant la certification des dates. En effet, nous savons qu'un certain nombre de formalités et de délais sont de rigueur dans notre CWATUP. L'article 44 du décret RESA a modifié l'article 8 du Code comme suit : «*À peine de nullité, tout envoi doit permettre de donner date certaine à l'envoi et à la réception de l'acte, quel que soit le service de distri - bution de courrier utilisé. Le Gouvernement peut déterminer la liste des procédés qu'il reconnaît comme permettant de donner date certaine à l'envoi et à la réception.*». C'est important, puisque dans un certain nombre de cas, le respect des délais implique un certain nombre de décisions positives ou négatives. Par ailleurs, des décisions intervenues hors délai sont sujettes à des recours éventuels.

Dès lors, Monsieur le Ministre, je voudrais vous poser une question technique. Quelle est la réflexion

menée depuis l'adoption du décret RESA par le Gouvernement ? Quels sont les modes de certification des dates qui seront utilisés par les pouvoirs locaux dès les jours prochains ? D'autant que la poste est quelque peu erratique ces derniers jours.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, notre Président de commission a parfaitement raison de m'interpeller sur le sujet puisqu'il est vrai – la vérité a ses droits – que, depuis le vote du décret RESA, nous n'avons pas encore pris d'arrêté complémentaire. Nous sommes toujours sous l'emprise du recommandé postal et de l'accusé de réception ou du mécanisme Taxipost. L'un et l'autre aujourd'hui connaissent quelques petites difficultés, mais j'espère que ce n'est que temporaire.

Nous devons à l'avenir, peut-être, définir par arrêté d'autres modes de transmission des documents, notamment tout ce qui est lié au courrier électronique. Nous ne l'avons pas encore fait, non par négligence ou par distraction, mais il est vrai que nous avons travaillé sur d'autres sujets qui sont venus devant notre commission, et d'autres dossiers sont encore traités. Mais je ne perds pas ce problème de vue. Ce sera probablement pour les prochains mois.

Je reconnais volontiers que nous devons agir.

M. le Président. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, il est vrai que la certification par une autre voie n'est pas évidente. C'est la raison pour laquelle nous avions été quelque peu perplexes, d'autant que nous savons que la certification par voie de transmission électronique n'est pas encore juridiquement stabilisée.

Je me permettrai de refaire le point avec vous dans quelques mois, Monsieur le Ministre, pour connaître la réponse qui aura pu être apportée à cette petite particularité.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA MISE EN ŒUVRE DE LA DÉCLARATION PRÉALABLE EN MATIÈRE DE PETITS PERMIS»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la mise en œuvre de la déclaration préalable en matière de petits permis».

La parole est à M. Borsus pour poser sa question.

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, ce nouvel enfant de la vie du CWATUP, qu'est la déclaration préalable, vient de naître. Il est donc normal que celles et ceux qui sont chargés de la mettre en œuvre posent un certain nombre de questions quant à son application.

Je voudrais d'abord signaler que les fonctionnaires communaux et les collèges n'ont reçu ni par circulaire ni par note, d'indications particulières concernant la façon dont ils doivent lire, interpréter ou faire appliquer ce texte.

Dès lors, je me permets de vous poser quelques questions.

Tout d'abord, la procédure prévoit que le collège doit remettre un avis dans les quinze jours de la demande émise par les particuliers. En cas d'incomplétude du dossier, le CWATUP prévoit que le demandeur doit compléter et ensuite réintroduire son dossier. Par contre, en cas de décision négative du collège, aucun recours n'est envisagé dans la nouvelle procédure qui ne traite que de l'irrecevabilité du dossier. Je voudrais vous demander si c'est bien ainsi que doit être compris ce nouveau texte.

Par ailleurs, je vous pose une question sur la situation des pouvoirs publics. Ces derniers peuvent-ils introduire la déclaration préalable pour des travaux qui les concernent ? Ou bien se trouve-t-on pleinement dans le cadre du permis public ? La situation me paraît très délicate dans la mesure où la déclaration préalable faite à soi-même serait évidemment un peu «limite». Mais en même temps, si un mécanisme n'a pas balisé la déclaration préalable auprès d'une autre autorité, il y a une difficulté pour les pouvoirs publics qui, eux-mêmes, pour des petits travaux, des petits chantiers, ne pourraient user de cette procédure de déclaration préalable. À défaut d'en user, ils ne respecteraient pas la procédure telle qu'elle est prévue et se mettraient donc eux-mêmes, à leur corps défendant, dans une situation illégale.

Enfin, l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 octobre dernier précise également que «*Le Ministre du Développement territorial peut arrêter la forme et préciser le contenu de la déclaration.*».

Dans ma commune, on s'est dit : «*Comment va-t-on faire ?*». Comment on va faire ? Nous nous sommes interrogés avec ma conseillère en aménagement du territoire et nous avons établi un formulaire. Nous avons rédigé une déclaration à destination de nos

concitoyens. Puisque le texte est d'application immédiatement, lorsque le premier citoyen se présente en disant *«Je souhaiterais pouvoir faire une déclaration préalable.»*, il faut qu'on lui dise *«Vous la faites à la main sur papier libre.»* ou «*Voilà le formulaire communal qu'on vous propose.*». Par ailleurs, il y a peut-être un formulaire préétabli qui sera transmis par la Région aux communes.

Si tel est le cas, puis-je vous demander si ce formulaire est disponible ? Les quelques semaines de retard de la publication au *Moniteur*, sans que ce ne soit bien entendu de la responsabilité du Ministre, ont-elles permis à l'administration de préparer ledit formulaire ? Qu'en est-il lors de la période intermédiaire ? D'autre part, y a-t-il d'autres récentes modifications du CWATUP, en attendant les suivantes, qui doivent faire l'objet d'arrêtés d'exécution, de formulaires, de circulaires ou de précisions ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie le Président de notre commission pour cette question parce qu'elle me permettra de préciser les propos concernant l'initiative qui, peut-être, faisait défaut.

Les petits permis connaissent un grand succès. Nous le constatons grâce à l'abondant courrier, et aux mails que nous recevons, les différentes réactions sont assez positives. J'étais encore samedi à un dîner organisé par la Confédération wallonne de la construction. Je peux vous dire que cette décision a été saluée par l'ensemble des entrepreneurs qui éprouvent un soulagement pour toute une série de petits travaux qui les embarrassaient. Auparavant, les entrepreneurs n'avaient parfois que deux possibilités en cas d'absence de permis : soit obtenir un marché et faire plaisir au demandeur, soit tout arrêter dans l'attente du permis, ce qui n'était pas très sain.

Nous avons clarifié la situation, ne fût-ce que pour tous ceux qui aménagent des piscines. Il faut bien reconnaître que 80 % d'entre elles étaient construites durant la nuit pour éviter les contrôles.

Je remercie M. Borsus d'avoir bien voulu relever que ce petit retard n'était pas directement de ma responsabilité. Le 3 décembre, les arrêtés sont entrés en vigueur. On n'a quand même pas tellement traîné …

M. Borsus (MR). – Ils étaient annoncés pour début juillet.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est normal, c'était la première lecture. Après, il y a le suivi tout à fait classique. C'est tout à fait légitime et cela a permis aux uns et aux autres de s'y préparer, en tout cas pour les administrations publiques.

Je reconnais que, pour les demandeurs, il y avait une terrible impatience de pouvoir utiliser la nouvelle formule, preuve, s'il en est, de son grand succès.

Je voudrais d'abord préciser que la déclaration préalable n'est pas à considérer comme une décision administrative : c'est la raison pour laquelle aucune procédure de recours n'a été envisagée.

La philosophie est la suivante : dès l'instant où le demandeur souhaite entreprendre des actes et travaux repris dans la liste visée à l'article – maintenant devenu très célèbre – 263, § 1er, du CWATUP, il lui suffit d'en avertir préalablement le Collège échevinal selon les dispositions prévues à l'article 263, § 2, de ce même CWATUP.

La recevabilité ou non de la déclaration sur laquelle le Collège est appelé à se prononcer n'est pas une décision. Il s'agit pour le Collège, selon le cas, soit d'accuser réception de la déclaration, soit de signaler au demandeur qu'elle n'est pas recevable.

L'irrecevabilité de la déclaration se fonde exclusivement sur les motifs suivants :

– le dossier n'a pas été envoyé au Collège échevinal par envoi donnant date certaine à l'envoi et à la réception de la déclaration ou par dépôt contre-récépissé, avec copie au fonctionnaire délégué ;

– le dossier est incomplet. Pour rappel, il doit contenir un extrait cadastral, trois photos et une description littérale ou graphique, l'implantation et un croquis côté des actes et travaux projetés, plus éventuellement une documentation technique – c'est le cas d'une véranda, d'une piscine – qu'on joint en photocopie, c'est assez simple ;

– les éléments joints au dossier ne permettent pas de vérifier s'il s'agit bien d'actes et travaux dans la liste visée à l'article 263, § 1er, du Code. Cela, c'est parce que le demandeur n'a pas bien qualifié sa demande ;

– les actes et travaux envisagés ne sont pas repris dans ladite liste.

Si vous avez vu le reportage à RTL, ou à la RTBF, j'ai bien indiqué qu'il faut d'abord passer auprès de l'intercommunale de la commune concernée. Pourquoi ? Parce que les petits permis peuvent aussi être en contradiction avec des règlements communaux locaux. Cela, nous l'avons dit partout.

J'attire l'attention aussi de l'Honorable membre sur le fait que les actes et travaux projetés relèvent du mécanisme de la déclaration préalable uniquement –

c'est important – s'ils n'impliquent aucune dérogation à des dispositions légales, décrétales ou réglementaires et s'ils ne nécessitent pas d'actes et travaux préparatoires soumis au permis d'urbanisme.

En ce qui concerne les pouvoirs publics, cette fois-ci, ils relèvent des permis «publics» visés à l'article 127. Il serait en effet anormal – cela, vous en conviendrez avec moi – que le Collège «s'autodélivre» un permis ou un accusé de réception. En conséquence, ils ne peuvent bénéficier des dispositions relatives aux actes et travaux de minime importance visés aux articles 262 et suivants du Code.

Quant au contenu et à la forme de la déclaration, le Gouvernement a souhaité ne pas retarder la mise en œuvre – vous me l'auriez reproché – des déclarations préalables par une obligation supplémentaire.

Néanmoins, je dispose de deux modèles. Je vous les ai apportés. Pour faciliter le travail de la commune de Somme-Leuze, qu'est-ce que je ne ferais pas ?

D'une part, le fonctionnaire délégué de Liège 1, M. Delecour a pris l'initiative d'élaborer un projet de modèle de déclaration qui est tout à fait conforme à l'article 263 du Code et qui, du reste, suite à votre question, pourrait être mis sur le site de la DGATLP, pour servir de modèle aux communes.

Je me plais à souligner que c'est une initiative personnelle d'un fonctionnaire qui suit bien nos travaux et qui, en plus, a fait un modèle qui est très simple.

D'autre part, l'Union des villes et communes, dont vous êtes administrateur – je pense – a déjà mis un autre modèle téléchargeable sur son site. Il semble en tout point également conforme à la législation. Cependant, pour les membres de mon Cabinet, il semblerait, – mais ce n'est absolument pas un jugement de valeur – que la présentation de M. Delecour nous paraissait plus intéressante que celle de l'Union des villes et communes. Ceci n'est toutefois qu'un avis purement subjectif.

Pour qu'il n'y ait pas d'équivoque et pour qu'on puisse standardiser, je mettrai sur le site officiel de la DGATLP le modèle de M. Delecour.

Je veux bien l'envoyer par courrier aux Parlementaires, comme cela, ils l'auront tous. Je pense que ce sera plus facile pour tout le monde de recevoir un petit formulaire.

M. le Président. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Je voudrais remercier M. le Ministre pour ces précisions.

Je pense qu'un certain nombre de vérifications techniques ont été apportées, d'éclairage en termes administratifs aussi. Je partage l'avis concernant l'initiative heureuse de M. Delecour.

(M. Willy Borsus, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE Mme SIMONIS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LE TRANSPORT DES ENFANTS HANDICAPÉS VERS LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Simonis à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «le transport des enfants handicapés vers les établissements scolaires».

La parole est à Mme Simonis pour poser sa question.

Mme Simonis (PS). – Monsieur le Ministre, quand j'ai déposé la question, celle-ci était d'actualité. Aujourd'hui, elle l'est un peu moins.

Néanmoins, j'ai été interpellée par la Ligue des droits de l'enfant qui dénonçait une série de désagréments des enfants handicapés qui doivent, forcément, prendre un transport pour se rendre dans l'enseignement spécialisé. Pour la majorité d'entre eux, ce transport se passe assez bien. Toutefois, pour d'autres, les heures nécessaires pour arriver dans leur milieu scolaire sont énormes : quatre à cinq heures par jour !

On me dit également que vous aviez demandé, fin septembre, à votre Cabinet, une enquête pour estimer le nombre d'enfants qui étaient concernés par ces difficultés. On dit que pour Charleroi, cela concernerait 12 % des enfants handicapés, mais il n'y a pas de chiffres globaux pour la Région.

J'aimerais, Monsieur le Ministre, savoir si cette étude a donné des informations objectivables. Par ailleurs, quelles solutions envisagez-vous pour l'avenir ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – La problématique, chère Madame, que vous posez est évidemment importante, puisqu'elle participe au bien-être des enfants de manière générale et singulièrement de ceux qui souffrent d'un handicap. Elle a fait, du reste, l'objet d'une attention particulière, non seulement de la mienne, mais également de mes prédécesseurs, et elle constitue une préoccupation du moment.

L'étude menée en janvier 2005 par le TEC Charleroi avait d'ailleurs pour but d'avoir une idée de l'ampleur de la situation et des raisons de celle-ci.

S'il est vrai que cette étude a mis en évidence que 12 % des élèves de l'enseignement spécialisé étaient chargés avant sept heures du matin, elle a aussi déterminé – on l'a peut-être passé un peu sous silence – que la moyenne générale du temps de transport était de 49 minutes pour un enfant «de l'enseignement ordinaire» – si j'ose dire – et de 54 minutes pour un enfant de l'enseignement spécialisé. Donc, la différence n'est pas énorme.

Cette différentielle peut se comprendre. En effet, la raison se trouve dans la répartition de l'offre scolaire en matière d'enseignement spécialisé. Comme vous l'avez vous-même souligné, certains types de handicaps ou certaines options obligent les élèves à parcourir des dizaines de kilomètres pour fréquenter l'école la plus proche de leur domicile. Et ceci, sans oublier qu'en vertu du Pacte scolaire, les parents peuvent choisir le caractère philosophique de l'établissement scolaire et ainsi choisir une école encore plus éloignée.

En fonction de la distance à parcourir et des conditions de circulation, le temps de parcours de certains élèves est malheureusement incompressible, même en ayant recours à des services taxis. L'établissement d'une norme de temps de trajet d'une heure maximum ne peut dès lors être envisagé tel quel. On n'en est pas loin malgré tout – vous l'avez entendu – en moyenne.

Un second point, qui doit être pris en considération, est le fait qu'en moyenne, le car scolaire est immobilisé une minute par enfant à prendre en charge. Ce temps de prise en charge est évidemment multiplié lorsqu'il s'agit d'enfants en voiturettes. Le temps de parcours peut dès lors être quelque peu réduit en dédoublant certains circuits et en transportant moins d'enfants par véhicule, mais le coût – vous l'aurez compris – d'une telle mesure est conséquent et n'est donc envisagé que si cette solution a un réel impact sur le temps de transport des élèves et s'il n'y a pas d'autres alternatives.

Le TEC Charleroi va, par exemple, mener une expérience pilote en janvier 2006, en collaboration avec des directions d'écoles et des parents. Il s'agira de déterminer certains points de rassemblement où les élèves valides se regrouperont pour permettre de réduire le nombre d'arrêts et le temps de parcours.

Une autre piste également envisagée est l'inversion du sens de desserte des circuits. Le premier élève chargé le matin est ainsi le premier à descendre le soir et les temps de parcours journaliers sont ainsi diminués. Des dessertes de ce type seront mises en place dès que le tracé du circuit le permet.

Les conclusions de l'audit que j'ai commandé sur l'ensemble du transport scolaire sont attendues d'ici une dizaine de jours – début janvier – et devraient fournir un point de vue objectif de la situation du secteur. C'est évidemment sur base de cet audit que des nouvelles mesures pourront être envisagées. Je me tiens à votre disposition et ne manquerai pas de vous expliquer les résultats de cette étude.

M. le Président. – La parole est à Mme Simonis.

Mme Simonis (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour l'ensemble des réponses que vous m'avez apportées.

Je me permettrai effectivement, en janvier ou en février, de vous réinterroger sur cette problématique.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour le cas précis de Namur qui a été évoqué dans les médias, on pouvait offrir un bus qui réduisait le temps de trajet de l'enfant, mais alors, malheureusement, la maman n'était plus présente lorsque le bus passait car elle devait travailler à cette heure-là.

Une solution a quand même été trouvée grâce à une voisine, également maman d'un enfant handicapé. Cette dernière a accepté de garder l'enfant concerné tous les jours pendant les vingt minutes durant lesquelles il devait probablement attendre le transport.

Mme Simonis (PS). – Je ne suis pas namuroise, mais il est certain qu'en région liégeoise, il y a aussi quelques situations qui posent problème, mais je pense que, dans les pistes de solution que vous avez évoquées, il y a des choses très intéressantes.

M. le Président. – L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA PROBLÉMATIQUE DES ZONES À FORTE PRESSION FONCIÈRE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la problématique des zones à forte pression foncière».

La parole est à M. Stoffels pour poser sa question.

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, il s'agit d'une question écrite que j'ai transformée en question

orale. La question écrite ayant été déposée il y a à peu près trois semaines maintenant.

La problématique des zones à pression foncière, sur laquelle je me plais à revenir constamment, préoccupe plusieurs de nos sous-régions de la Wallonie, à savoir, le Brabant wallon, comme les communes situées le long de la frontière belgo-luxembourgeoise, ainsi que les communes germanophones situées le long de la frontière belgo-allemande.

Cette problématique des zones à pression foncière est bien connue par les instances régionales. En réponse à une question orale que je vous avais posée avant les vacances, vous m'aviez annoncé des solutions vers l'automne de cette année-ci. Plus particulièrement, vous m'aviez promis, à l'époque, de lever le voile. C'est pour cela que je reviens sur la question en vous interrogeant sur plusieurs aspects afin de pouvoir disposer, dans la mesure du possible, pour chaque commune, des données de base pour mener correctement la discussion qui va devoir être la nôtre.

Mes questions seront aussi simples que directes.

Sur base des données en matière du droit d'enregistrement, quelles sont actuellement les communes où le mètre carré de terrain à bâtir se vend en moyenne plus cher que les 150 % de la moyenne wallonne ? C'est le critère qui est actuellement d'application, c'est-à-dire là où le prix au mètre carré dépasse de 50 % la moyenne régionale.

Deuxième question, sur base d'une superposition des plans cadastraux et des plans de secteurs, quel est, dans les communes ainsi identifiées, le nombre d'hectares non bâtis situés en zone d'habitat ou en zone d'habitat à caractère rural ? Quel est, dans ces communes, le nombre d'hectares situés en ZACC, en zone d'aménagement communal concerté, ou en zone bleue ou blanche ? Le contexte de cette question est d'identifier aussi dans quelles mesures les communes prennent leur part de responsabilité dans toute cette discussion. Le Gouvernement, accompagné par le Parlement, abonde de mettre à disposition un certain nombre d'outils et d'instruments pour pouvoir rendre l'accès plus facile aux candidats bâtisseurs lorsque ceux-ci s'intéressent à une parcelle située dans une zone ZACC, dans une zone bleue ou blanche, mais encore faut-il que les communes activent les possibilités qui ont été mises à disposition par le Gouvernement wallon.

Enfin, sur base d'une superposition des plans cadastraux et des plans de secteurs, quelles sont les communes concernées par la pression foncière qui disposent d'un programme informatique pour donner aux candidats bâtisseurs intéressés les informations utiles quant aux parcelles à bâtir encore libres ?

Le tout est donc, pour un candidat bâtisseur, de savoir s'il y a, au sein d'une commune concernée, un ensemble de parcelles qui sont encore libres. Le tout est aussi de les identifier, de pouvoir s'adresser de façon plus ciblée aux actuels propriétaires de ces terrains à bâtir.

En interrogeant différentes communes, j'apprends que certaines ont fait la démarche et disposent du programme informatique, tandis que d'autres, n'en disposent pas. Encore une fois, il s'agit ici d'une responsabilité à prendre au niveau communal quant à la mise à disposition d'une information fiable et correcte aux éventuels candidats bâtisseurs intéressés.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – D'abord, pour les prix, mes services ont fait appel aux statistiques de l'INS relatives aux ventes publiques de terrains à bâtir, qui présentent, entre autres, le prix moyen en euros par mètre carré de ces terrains pour l'ensemble des communes belges. Ces prix moyens étaient pour la Wallonie, de 23,45 euros au m^2 en 2002, de 26,07 euros au m^2 en 2003 et de 27,70 euros au m^2 en 2004.

Le tableau qui suit – mais là, c'était pour la réponse écrite, je vous le donnerai en annexe – reprend par secteur d'aménagement, les communes qui, pour au moins deux des trois années précitées, présentaient un prix moyen des terrains à bâtir d'au moins 150 % du prix moyen wallon. Ce sont ceux qui dépassent 150 % que nous avons retenus comme zone à forte pression foncière. Les communes qui présentent cette caractéristique pour les trois années, sont précédées d'un astérisque, cela veut dire : qu'elles sont vraiment dans une zone à très forte pression foncière.

En ce qui concerne la deuxième question, nous disposons des résultats d'une convention passée avec l'ICEDD, portant sur l'identification et l'évolution de la disponibilité brute des zones destinées à l'urbanisation du plan de secteur et des zones d'aménagement communales concertées au 1er janvier 2003.

Dans le cadre de cette convention, une carte de disponibilité foncière est établie pour chacune des communes wallonnes, ainsi que différents tableaux reprenant les superficies concernées selon différents types de ventilation.

Sans entrer dans le détail, il y a lieu de relever que la méthode d'estimation retenue repose sur les données issues de la matrice cadastrale. Elle distingue parmi les matrices cadastrales celles que l'on considère comme disponibles à l'urbanisation – occupation agricole du sol, bois, terres vaines et vagues, terrains à bâtir, … – de celles qui ne le sont pas. Sur cette base, elle caractérise les parcelles du plan de localisation

informatique comme disponibles ou non disponibles à l'urbanisation.

Par définition, elle ne traite pas des terrains non cadastrés qui représentent encore 11,5 % de la superficie totale des zones destinées à l'urbanisation et des zones d'aménagement communal concerté.

Il y a lieu d'insister avec force sur les précautions d'utilisation des données, cartographiées ou non, que l'on peut synthétiser comme suit :

– la méthode se base uniquement sur la matrice cadastrale. Or, comme vous le savez, la matrice cadastrale a une finalité fiscale qui ne reflète pas avec exactitude les occupations réelles du sol. Certaines parcelles peuvent dès lors avoir été mal caractérisées ;

– une attention particulière doit être apportée à certaines zones de loisirs renseignées comme libres alors qu'elles sont occupées, dans les faits, par des campings. Une situation similaire peut également se présenter pour certaines zones de services publics caractérisées comme disponibles alors qu'elles correspondent à des domaines militaires ;

– par ailleurs, la cartographie met en évidence les disponibilités brutes. Il n'est en effet tenu compte ni des plans communaux d'aménagement – même dérogatoires –, ni des contraintes juridiques urbanistiques ou environnementales, ni de la faisabilité technique de la mise en œuvre de ces terrains – terrains enclavés, pentes, qualité du sol, etc. –, ni, bien évidemment, de leur disponibilité effective à la vente – ce qui est l'élément le plus important.

M. Stoffels (PS). – L'administration nous dit toujours qu'il y a des terrains en disponibilité, mais que les propriétaires ne les vendent pas.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Outre ces réserves d'ordre technique, se pose aussi la question de l'opportunité de l'urbanisation du potentiel foncier cartographié. Il y a, en effet, lieu d'éviter que cette cartographie contribue à accélérer l'urbanisation de terrains physiquement et légalement constructibles, mais mal situés. Je pense aux rubans à la sortie ou à l'entrée des villages ou des terrains de grand intérêt paysager ou naturel qui, bien qu'urbanisables, ne devraient pas l'être en réalité.

Les données disponibles constituant, en tout état de cause, une bonne base de travail, elles doivent cependant faire l'objet d'une validation et d'une interprétation de la part de l'utilisateur en raison de ce que je viens de vous indiquer.

L'étude reprend enfin les superficies cadastrées disponibles brutes des zones d'habitat et d'habitat à caractère rural des communes identifiées, ainsi que les superficies, également cadastrées, des zones d'aménagement communal concerté et des zones de services publics et d'équipements communautaires.

Il ne m'est pas possible d'apporter une réponse à la troisième question qui, dans votre intervention, avait trait à l'équipement informatique des communes, car, comme vous le savez, cela relève des compétences de mon collègue Philippe Courard.

Donc, chers Collègues, je crois avoir répondu à l'attente de notre excellent collègue Edmund Stoffels puisque l'étude a été réalisée. J'ai dû en limiter la portée et l'intérêt, mais c'est effectivement une excellente base de travail.

M. le Président. – La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Je tiens à remercier M. le Ministre pour les réponses concrètes qu'il a apportées à mes questions.

Je n'avais pas l'intention de critiquer le Gouvernement, mais seulement d'identifier, en quelque sorte, la marge de responsabilités dont disposent les communes dans ce dossier. Je suis bien situé pour savoir que certaines communes prennent l'initiative tandis que d'autres, malgré les outils mis en place, laissent traîner les choses.

À juste titre, vous avez aussi soulevé l'ensemble des réserves qu'on doit émettre quant à l'interprétation des données qui sont disponibles sur base de la matrice cadastrale, mais là, il me semble qu'il y a un acteur responsable qui ne siège pas ici, dans ce Gouvernement, par lequel il faut passer pour appliquer cette matrice cadastrale. Cela permettra au Gouvernement wallon, ainsi qu'aux communes, d'être encore plus précis dans leurs actions.

Enfin, concentrant la question du programme informatique, ce qui m'intéresse surtout c'est l'accès aux données de la DGATLP. Cela nécessite préalablement l'investissement dans un programme informatique. Ces données permettraient de pouvoir faire une superposition entre la matrice cadastrale, d'une part, et le plan de secteur, d'autre part, identifiant ainsi l'ensemble des parcelles.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, puis-je apporter une petite précision ?

M. le Président. – Je vous en prie.

La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je pense que

les communes disposent aussi d'un autre outil très intéressant, à savoir, le schéma de structures.

Or, je l'ai indiqué dans le cadre du budget 2006, nous avons vu terriblement diminuer le nombre de demandes de subventions en 2005 pour la rédaction des schémas de structures. C'est dommage, parce que, même si la mise en œuvre des ZACC ne requiert plus la condition préliminaire d'un schéma de structures, il n'empêche que c'est quand même intéressant d'avoir une vue d'ensemble de sa commune.

M. Stoffels (PS). – Il ne s'agit pas seulement d'avoir une vue d'ensemble de sa commune, mais aussi de se mettre dans la position de pouvoir prendre l'initiative. C'est cela qui est intéressant.

M. le Président. – L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. PIRLOT À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LA REVITALISATION DE LA GARE D'HABAY»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pirlot à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «la revitalisation de la gare d'Habay».

La parole est à M. Pirlot pour poser sa question.

M. Pirlot (PS). – On le sait, votre collègue, le Ministre Courard, souhaite valoriser les gares que n'exploite plus la SNCB. De là est née l'idée des espaces multiservices. Dans ce concept d'accès aux services publics dans les milieux ruraux, le Ministre Lutgen a, lui, annoncé la création dans six communes, de «supérettes» de services. Ces deux initiatives sont louables et j'en félicite leurs auteurs.

Dans la Province du Luxembourg, à Habay-la-Vieille plus précisément, les autorités communales ont eu vent de ces concepts et des contacts ont été établis avec la SNCB afin que ces locaux accueillent des services de proximité.

Une autre idée a germé dans la tête des édiles communaux, celle de faire de cette gare un espace d'intermodalité des transports.

En effet, au zoning de Couvin, à quelques kilomètres de là, il existe une zone qui est utilisée par les navetteurs comme parking de covoiturage. Cette zone étant en bordure d'une route, cela ne va pas sans poser quelques problèmes de sécurité routière, et par ailleurs, elle est saturée. Dès lors, afin de permettre aux navetteurs de continuer à pratiquer le covoiturage, le parking de la gare d'Habay est mis à leur disposition. De fait, le parking d'une gare est mieux équipé pour accueillir la cinquantaine de véhicules de navetteurs.

Au niveau régional, avez-vous déjà établi un cadastre des parkings publics situés non loin des autoroutes et qui pourraient être utilisés par les navetteurs pratiquant le covoiturage ? Si c'est le cas, sous quelle forme informez-vous les automobilistes de la présence de ces parkings ? Si vous n'en disposez pas, comptez-vous, Monsieur le Ministre, établir un tel cadastre ?

Par ailleurs, toujours dans la vision de la gare d'Habay comme pôle d'intermodalité de transport, avez-vous eu des contacts avec le Gouvernement fédéral afin d'augmenter le nombre de trains transitant par Habay ?

Au niveau des TEC, on parle de l'allongement de la ligne 22/2 jusqu'à Habay, qu'en est-il ?

La mobilité est un enjeu fondamental, surtout dans les zones rurales. Renforcer l'offre de transport public et favoriser des actions citoyennes comme le covoiturage est un bon signal donné aux navetteurs.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie l'Honorable membre de sa question.

Le projet d'aménagement de la gare d'Habay-la-Vieille, pour en faire un espace d'intermodalité comportant notamment un parking de covoiturage m'est bien connu.

Un volet complémentaire du projet visant à reconvertir le bâtiment de la gare en un espace multiservices a effectivement été retenu par mon collègue Benoît Lutgen dans le cadre de son Programme communal de développement rural.

Pour ma part, l'objectif que je poursuis en matière de déplacement se veut systémique. Je souhaite en effet mettre en place une vision globale du transport et transformer les TEC – je m'en suis ouvert lors d'une précédente question – en véritables «*managers* de la mobilité». Nous terminons, du reste, les consultations. Les Conseils d'administration des TEC doivent se prononcer fin de cette semaine et début de la semaine prochaine sur le nouveau contrat de gestion mobilité en Wallonie et qui reprend ce nouveau concept de «*manager* de la mobilité», pour intégrer toute la chaîne des déplacements et pas simplement ceux du bus.

Du point de départ au point d'arrivée, il convient d'articuler et d'intégrer tous les outils complémentaires au transport public dans un même système afin

de proposer aux concitoyens un service complet et performant pour leurs déplacements. C'est vraiment cela la philosophie du contrat de gestion.

Le covoiturage s'intègre parfaitement dans cette vision et il doit donc être encouragé. C'est pourquoi j'ai moi-même décidé de soutenir le projet d'Habay et son projet d'aménagement du parking de la gare en un espace destiné au covoiturage.

À l'avenir, je compte aussi sur le dynamisme des TEC pour que ce type d'initiative puisse être multiplié. Depuis quelques mois déjà, les TEC gagnent des voyageurs, à peu près un gros pour cent par an, même un petit peu plus. Je veux accentuer ce mouvement en améliorant l'offre de transport et en la diversifiant par le recours à des partenariats avec les taxis, la SNCB, les sociétés de covoiturage ou encore le *carsharing*.

En ce qui concerne la ligne 22/2 entre Florenville e t Marbehan, le TEC Namur-Luxembourg – dont personne n'ignore la grande compétence du Président omniprésent, dans la négociation du contrat de gestion – m'informe que le prolongement vers Habay n'est pas envisagé actuellement. Le TEC serait cependant tout à fait disposé à étudier la question si cela répond à une demande réelle de clientèle. Il faudrait donc que les communes concernées fassent la démonstration de l'attente de ces moyens de transport pour que le Conseil d'administration puisse s'en saisir.

Quant aux aspects de la desserte ferroviaire du Sud-Luxembourg, j'ai récemment interrogé la SNCB afin d'examiner comment l'offre proposée aux navetteurs pourrait être améliorée. La réponse de la SNCB ne m'est pas encore parvenue. Rendez-vous dès lors à la prochaine séance de commission pour vous l'apporter.

M. le Président. – La parole est à M. Pirlot.

M. Pirlot (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Je ne manquerai pas de le réinterroger sur ce point lors d'une prochaine séance.

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «L'INCIDENCE DU PROJET D'INSTALLATION D'UNE CIMENTERIE SUR LE PROJET D'INSTALLATION D'UN PARC À ÉOLIENNES SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE D'ESTINNES»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur «l'incidence du projet d'installation d'une cimenterie sur le projet d'installation d'un parc à éoliennes sur le territoire de la commune d'Estinnes».

La parole est à M. Fontaine pour poser sa question.

M. Fontaine (MR). – Comme vous le savez, la commune d'Estinnes – arrondissement de Thuin, mais proche de l'agglomération montoise – pourrait devenir l'objet d'une première mondiale par l'installation du premier parc à éoliennes de grand gabarit sur son territoire.

Le projet, qu'on me dit très avancé, est en attente du feu vert de la Région wallonne pour obtenir son permis de bâtir.

Dans le même temps, la cimenterie Holcim – ex-Obourg – projette de s'installer sur le même site en occupant 840 hectares de terres crayeuses entre les communes d'Harmignies, Quevy et Estinnes. Il semblerait que ce second projet soit de nature à remettre en cause le premier.

De plus, il semble que la cimenterie soit déjà propriétaire de 300 hectares sur la zone concernée et qu'elle n'est pas favorable au projet éolien.

Le *timing* d'exploitation de ces sites est incompatible et un projet suivant l'autre n'est pas non plus possible. En effet, la cimenterie commencerait l'exploitation de ce site en 2015, mais l'activation des éoliennes ne serait pas encore arrivée à maturité à ce moment-là. Il y a donc une incompatibilité entre les deux projets et il semble bien qu'un seul des deux l'emportera.

Mes questions sont les suivantes, Monsieur le Ministre.

Depuis combien de temps êtes-vous au courant du projet Holcim ? C'est quand même un peu difficile de constater qu'on organise des réunions avec le public pour lui expliquer ce qu'on va faire au niveau des éoliennes et puis qu'un autre projet apparaisse. Je suis un peu surpris. Je ne sais pas où se situe la responsabilité.

Sur quels critères allez-vous vous baser pour faire un choix entre les deux projets ?

Comptez-vous prendre en compte les critères environnementaux ?

La commune sera-t-elle associée à la décision et sera-t-elle entendue avant de faire le choix final, surtout que les autorités locales disent aujourd'hui ne disposer d'aucun élément d'information officiel ?

Pouvez-vous me préciser si l'opération «cimenterie» est susceptible d'être plus lucrative pour la commune d'Estinnes que l'opération «éoliennes» ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Monsieur le Président, je connais bien le dossier d'Estinnes pour plusieurs raisons. D'abord, parce que c'est une grande première, en tout cas, européenne, peut-être même mondiale, puisqu'il s'agit ni plus ni moins du projet de la plus grande centrale éolienne. Il s'agit de onze mâts éoliens d'une capacité – et c'est là toute la particularité du projet – de 6 mégawatts.

Il s'agit donc d'un projet extrêmement important a u niveau économique, sur financier et environnemental, et cela aura également pour effet d'améliorer largement notre résultat en matière d'énergie renouvelable.

Au passage, je rappelle que, quand je suis arrivé, 17 éoliennes étaient installées. En un peu plus d'un an, j'en ai autorisé près de 72. C'est donc aujourd'hui un succès incontestable. Pour ceux qui étaient présents – et je les en remercie – à la journée Agoria sur les énergies renouvelables, mercredi dernier, la CWaPE a présenté vraiment l'explosion du secteur éolien.

Le projet d'Estinnes est également majeur d'un point de vue technique. En effet, il s'agit d'éoliennes qui vont culminer à plus de 180 mètres de haut, palmes comprises. Cela va nécessiter des aménagements d'infrastructures routières pour permettre l'accessibilité du charroi et du matériel à l'endroit retenu.

Où se situe le projet d'un point de vue procédural ? Il s'agit d'un permis unique. Cela veut donc dire que les deux fonctionnaires concernés, le fonctionnaire de l'urbanisme et le fonctionnaire technique, doivent conjointement apporter une réponse à M. Vos. La décision doit intervenir début janvier.

Bien évidemment, il ne m'appartient pas à ce stade – vous l'aurez compris – de me prononcer sur cette décision. Elle appartient de plein droit aux deux fonctionnaires concernés, même si – ainsi que je vous l'ai évoqué – je serai peut-être amené, le cas échéant, à intervenir en recours si nous étions saisis d'une quelconque forme de protestation.

Quant à la compatibilité entre le projet éolien et la création d'une zone d'extraction, j'ai l'honneur de vous informer que cette inscription de zone n'a, à ce jour, fait l'objet d'aucune procédure de modification du plan de secteur.

Il n'existe donc pas – vous l'aurez compris – d'effet juridique à propos de ce dossier et, *a fortiori*, pas d'incompatibilité avec le projet éolien, celui-ci se trouvant en zone agricole.

Une demande d'inscription d'une zone d'extraction de 630 hectares a bel et bien été déposée en juin 1999, mais mon prédécesseur, M. le Ministre Foret, n'a pas estimé devoir diligenter ce dossier sur toute la durée de la législature précédente. Donc, aujourd'hui, nous nous situons dans un projet qui, je le répète, n'existe pas.

Enfin, en ce qui concerne la «rentabilité», il est clair que, si la commune est propriétaire des terrains, c'est une recette complémentaire. En général, je peux vous dire que les communes perçoivent environ 2.500 euros par éolienne. C'est le prix pratiqué, à peu près, par an. Si vous êtes propriétaire du terrain, c'est en fonction des négociations, cela tourne aux environs des 3.000 à 5.000 euros par pied d'éolienne, selon les propriétaires et les locataires concernés. Il appartient aux communes d'en convenir, mais je leur conseille toujours «de ne pas avoir en ligne de mire la rentabilité». Cela doit venir par la suite, parce que c'est évidemment une décision importante que de permettre la construction de onze éoliennes à cette hauteur-là. Je vous rappelle qu'elles se verront dans un rayon, pour autant que la topographie soit plane, de 25 kilomètres. Par ailleurs, les montants peuvent porter sur des dizaines et des dizaines de milliers d'euros et sachant qu'une éolienne de 1,5 mégawatt vaut à peu près de l'ordre de 750.000 à 1.000.000 d'euros, imaginez ici à combien cela se chiffre pour des éoliennes de 6 mégawatts. C'est donc vraiment une grande première tant sur le plan technique que sur le plan financier.

M. le Président. – La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Je suis heureux d'apprendre que le problème de la zone d'extraction, en fait, n'existe pas. Le sujet avait été relancé par la presse, il y a quelques jours, et c'est d'ailleurs pour cela que je m'y suis intéressé. Personnellement, je m'étais rendu à une réunion d'information, non loin de chez moi, et j'ai pu constater qu'il n'y a pas eu beaucoup de critiques de la part de la population et que donc, elle est assez favorable et acquise au projet.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il y a toutefois une éolienne qui pose problème, semble-t-il.

M. Fontaine (MR). – Oui, mais dans le projet qu'ils ont présenté à la population, celui-ci avait déjà été complètement réaménagé. On avait diminué le nombre et on avait tenu compte d'un certain nombre d'éléments visuels et de trop grande proximité par rapport à certaines habitations.

Je pense que le projet était bien étudié et ce serait vraiment un projet intéressant. Donc, je suis heureux

d'apprendre que l'obstacle Holcim n'existe pas, en tout cas du point de vue juridique.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je voudrais simplement dire, pour rassurer les non-initiés, que je me suis rendu moi-même en Allemagne afin de comparer ce que donne des éoliennes de 180 mètres par rapport à celles de 135 mètres. Je peux vous assurer – mais c'est purement subjectif – que quelques éoliennes à 180 mètres sont beaucoup moins dérangeantes que plusieurs à 135 mètres. Je préfère donc avoir un peu moins d'éoliennes, mais plus grandes, que d'en avoir plusieurs, du gabarit que nous connaissons.

M. le Président. – L'incident est clos.

En l'absence des intéressés, les questions de Mmes Defalques, Lissens et de M. Crucke sont transformées en questions écrites.

M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je souhaite juste ajouter que la question n° 16 relève de la compétence de M. Daerden.

M. le Président. – Dans l'attente de Monsieur le Ministre Daerden, la séance est suspendue.

– *La séance est suspendue à 15 heures 45 minutes.*

– *La séance est reprise à 16 heures 16 minutes.*

M. le Président. – Nous reprenons les travaux par les questions orales adressées au Ministre Daerden.

QUESTION ORALE
DE Mme LISSENS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DU LOGEMENT,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS,
SUR
«LA DÉVIATION DE LA CIRCULATION
DE LA RUE DU ROUA À WARNANT»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Lissens à M. Daerden, Ministre du Budget, du Logement, de l'Équipement et des Travaux publics, sur «la déviation de la circulation de la rue du Roua à Warnant».

La parole est à Mme Lissens pour poser sa question.

Mme Lissens (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, la presse a fait récemment écho aux problèmes que rencontrent les habitants de la rue du Roua à Warnant.

Pour rappel, la rue du Roua à Warnant, juste en bordure de la sortie d'autoroute numéro 7, est un enfer pour ceux qui y vivent. Les camions de la carrière de Moha (Carmeuse), ceux de l'ex-carrière Vandenwildenbergh, mais aussi les poids lourds en provenance de l'entreprise Noël doivent longer les 14 maisons de cette voirie pour accéder à l'autoroute.

Cette situation est non seulement dangereuse, mais surtout inconfortable pour les riverains. Les camions passent très près des maisons, ce qui pose des problèmes de sécurité évidents. Quand il pleut, les camions éclaboussent les habitations et quand il fait sec, c'est la poussière qui entre dans les maisons. Cette situation dure depuis maintenant plus de dix ans.

De nombreux projets ont déjà été élaborés par le MET : longer l'autoroute par le Nord en aménageant le chemin de terre actuel, créer une nouvelle bretelle d'autoroute sur l'E42, entre le viaduc de Huccorgne et la sortie numéro 7 (Huy-Braives) ou encore la création d'un rond-point sur la Nationale.

Toutefois, aucun de ces projets n'a jamais abouti faute d'accord des partenaires, à savoir la Région, le MET, les communes de Wanze, Braives, Villers-le-Bouillet et les entreprises concernées, notamment en ce qui concerne la répartition – je pense que c'est là la pierre d'achoppement – du coût des travaux d'aménagement.

Monsieur le Ministre, une étude est actuellement en cours sur un plan de transport des marchandises sur toute la région, de Flémalle à Andenne et sur une partie de la Hesbaye et du Condroz. Pouvez-vous nous dire si cette étude se penche sur le problème de la rue du Roua ? Quand sera-t-elle rendue publique ?

En marge de cette étude, quelles sont les mesures précises que vous comptez prendre pour apporter une solution à cette situation plus que problématique ? Allez-vous prendre l'initiative, dans ce dossier, de convoquer une réunion avec tous les acteurs concernés, en ce compris les riverains, pour déboucher, évidemment le plus rapidement possible, sur une solution acceptable par tous, surtout sur le plan financier qui semble le plus problématique ? Enfin, pouvez-vous nous indiquer quelle serait, à votre avis, la solution la plus optimale pour dévier les camions de la rue du Roua ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je voudrais tout d'abord vous dire, Madame, que le problème que

vous évoquez m'est bien connu et divers contacts ont lieu entre mon cabinet et les autorités locales.

La rue du Roua est une route communale qui relève, donc, en tant que telle, des seules prérogatives du collège échevinal de Villers-le-Bouillet, mais je souhaite bien sûr collaborer à la recherche d'une solution efficace en matière de transport des produits de carrière, notamment parce qu'il n'y a pas que cela.

C'est dans cet esprit de collaboration que j'ai demandé aux services du MET, gestionnaire de l'autoroute E42 toute proche et de la route nationale Huy-Braives, de proposer divers projets routiers susceptibles de réduire les nuisances devant les 14 habitations concernées.

Cette nouvelle infrastructure devrait être, en toute logique, financée par la commune, avec une contribution budgétaire régionale au niveau de la réalisation du carrefour entre cette nouvelle voirie et la route nationale.

Une alternative de connexion directe à l'autoroute à proximité du viaduc de Huccorgne a également été étudiée ces derniers mois, mais n'a pas pu être retenue en raison des coûts importants de mise en œuvre.

Les discussions sont toujours en cours entre mes services et les trois communes concernées par cette problématique, à savoir Wanze, Villers-le-Bouillet et Braives.

D'autre part, ce problème est aussi examiné pour l'étude relative au plan de transport des marchandises sur la région hutoise. Nous espérons que l'étude sera terminée à la mi-2006.

Vous comprendrez qu'à ce stade des discussions, aucune conclusion ne soit encore disponible.

M. le Président. – La parole est à Mme Lissens.

Mme Lissens (MR). – Monsieur le Ministre, je suis un peu déçue par votre réponse parce que vous n'avancez finalement aucune mesure concrète pour trouver une solution à cette problématique.

M. Daerden, Ministre du Budget, du Logement, de l'Équipement et des Travaux publics. – Il faut attendre que l'étude soit finie, quand même.

Mme Lissens (MR). – C'est vrai qu'il y a des discussions avec les communes, mais j'aurais vraiment souhaité avoir votre avis, à vous ministre, sur la solution.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je ne pourrais pas vous donner mon avis. Il faut que l'étude soit faite pour que je puisse formuler une proposition. J'ai envie de collaborer, c'est déjà bien, alors que c'est une voirie communale.

Mme Lissens (MR). – J'aurais souhaité aussi avoir un calendrier sur l'avancement de ce dossier-là. En fait, on n'a aucune date au niveau de la fin des enquêtes, au niveau de la fin des études. Cela, vraiment, je le regrette. Je me permettrai dès lors de revenir sur le dossier ultérieurement pour savoir où il en est.

M. le Président. – L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GROMMES À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DU LOGEMENT, DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS, SUR «LES RÉPERCUSSIONS SUR LES ROUTES ET AUTOROUTES RÉGIONALES DE LA WALLONIE DE L'INTRODUCTION DE LA TAXE ALLEMANDE SUR LES POIDS LOURDS (MAUT) EN ALLEMAGNE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Grommes à M. Daerden, Ministre du Budget, du Logement, de l'Équipement et des Travaux publics, sur «les répercussions sur les routes et autoroutes régionales de la Wallonie de l'introduction de la taxe allemande sur les poids lourds (Maut) en Allemagne».

La parole est à M. Grommes pour poser sa question.

M. Grommes (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, le péage allemand est une redevance kilométrique qui vise les poids lourds au-delà d'un certain tonnage sur les autoroutes allemandes.

Elle a été introduite – on le sait – le 1er janvier 2005. Depuis la mise en place de ce péage, les médias, surtout allemands, ont fréquemment relevé les problèmes de trafic via ces poids lourds qui reportent leur itinéraire sur les routes nationales dites parallèles afin de contourner les autoroutes payantes.

A-t-on déjà pu constater, le long de la frontière, pareil phénomène de déviation sur les routes de la Wallonie, devenant, en quelque sorte, des itinéraires parallèles pour les autoroutes allemandes ? Y a-t-il des indices que nos routes ou autoroutes régionales longeant la frontière sont plus fréquemment utilisées par ces poids lourds ? À tout hasard, aurait-on installé, à l'instar des autorités françaises en Alsace, des dispositifs de mesurage afin d'évaluer le volume du trafic

depuis l'introduction de ce péage ? Si oui, quels sont les résultats de ces mesurages ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, je vous dirai que mon administration suit évidemment ce problème et nous avons relevé un léger report de trafic sur nos autoroutes de 5 à 10 % les premières semaines, voire les premiers mois, de l'introduction de la taxe allemande. Le report actuel est négligeable.

On peut toutefois avancer que, vraisemblablement, il peut y avoir de légères répercussions sur la E25 et la E411 car elles peuvent constituer une alternative entre Rotterdam et la Suisse.

Cependant, il est difficile de quantifier ce report de manière précise car il y a eu à la même époque des travaux – et quels travaux – dans la province de Luxembourg et sur le viaduc de Richemont en France, avec, indiscutablement, une perturbation du trafic.

Je pense que sur le long terme, on peut raisonnablement soutenir la thèse que le péage n'a pas d'effet de report de trafic. Le meilleur exemple est probablement les péages autoroutiers français. Actuellement, il y a vraiment peu d'usagers qui «s'amusent» à rouler sur les routes nationales même lors des embouteillages des transhumances estivales.

Le péage autoroutier français est intégré dans les habitudes de déplacement.

M. le Président. – La parole est à M. Grommes.

M. Grommes (cdH). – Je suis rassuré quant à la surveillance qui est faite par le MET en la matière et sur le fait que ce péage allemand n'a pas de conséquence importante sur le réseau routier wallon.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DU LOGEMENT, DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS, SUR «LA SORTIE D'AUTOROUTE QUI RELIE EUPEN ET LA E40 ET L'ÉTAT DE LA N692»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, du Logement, de l'Équipement et des Travaux publics, sur «la sortie d'autoroute qui relie Eupen et la E40 et l'état de la N692».

La parole est à M. Stoffels pour poser sa question.

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, tout d'abord, je m'étonne du titre de ma question. En effet, elle porte aucunement sur l'état de la N692, celle-ci ayant fait l'objet d'une question écrite à laquelle M. le Ministre m'a déjà répondu.

M. le Président. – On en fera part aux services. Il doit probablement s'agir d'une coquille.

M. Stoffels (PS). – Ce n'est pas un incident majeur.

Ce qui m'intéresse, c'est donc le secteur… *(Rumeurs.)*

Ce qui m'intéresse, c'est de connaître la réponse du Ministre par rapport à la problématique de la sortie autoroutière au niveau d'Eupen.

La route de Hersbesthal, qui fait d'ailleurs partie du programme d'investissement du MET et du Plan Marshall, relie la ville d'Eupen et l'autoroute Liège-Aix-la-Chapelle. C'est une des routes les plus fréquentées en province de Liège. Quotidiennement, nous y retrouvons à peu près 28.000 véhicules. Aux heures de pointe, c'est l'enfer.

Les patrons du zoning proposent des solutions rapides et légères qui sont de nature à résoudre une partie du problème. Concrètement – selon eux, selon leur comptage –, un tiers des véhicules venant d'Eupen et regagnant l'autoroute s'engagerait sur l'autoroute en direction de l'Allemagne. Actuellement, toutes ces voitures doivent attendre devant le rond-point avant de pouvoir prendre l'autoroute parce que la priorité revient à ceux qui sont déjà dans le rond-point. Ainsi, les files d'attente s'allongent de plus en plus.

La proposition qu'ils avancent serait de créer une espèce de *bypass* sur une longueur d'environ une centaine de mètres reliant directement la route de Herbesthal et l'autoroute, sans devoir passer par ce fameux rond-point. Avec cette solution légère, à la fois en termes de rapidité, en termes de préparation et en termes de coûts – je suppose –, un tiers des véhicules pourra être évacué de façon rapide, ce qui rendra le trafic en général plus fluide.

Monsieur le Ministre, vos agents ont pris connaissance de la proposition des patrons, qui ont été représentés par la Chambre de l'Industrie et du Commerce d'Eupen-Malmédy-Saint-Vith. Quelle est votre conclusion ? Est-ce que vous allez demander au MET de préparer ce dossier afin de concrétiser au plus vite cette solution proposée ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Monsieur le Président, chers Collègues, je voudrais signaler à M. Stoffels qu'une solution est prévue en concertation avec les représentants de la Chambre de l'Industrie et du Commerce d'Eupen-Malmédy-Saint-Vith.

Suite à une réunion en date du 11 octobre, à la ville d'Eupen, j'ai fait procéder au relevé topographique de la zone concernée et ce, par la Direction des routes de Verviers.

Un projet de réalisation d'un *bypass* sur une longueur de 100 mètres environ du rond-point est en cours de finalisation au bureau d'études de cette direction de Verviers. Celui-ci permettrait, à partir du site de l'ETC, dès après l'arrêt de bus, de reprendre directement l'autoroute en direction d'Aix-la-Chapelle pour les véhicules venant d'Eupen et entraîner ainsi un écoulement plus rapide du trafic.

Des contacts sont en cours afin de définir les travaux annexes qui seraient nécessaires : déplacement de poteaux d'éclairage et situation des concessionnaires par rapport à cette extension de la voirie, etc.

En ce qui concerne l'autre facette, à savoir la N692, je ne peux que vous confirmer ma réponse écrite. J'ai autorisé l'engagement du marché sous objet le 8 novembre 2005. L'engagement définitif a été réalisé. Les travaux pourraient débuter au printemps prochain.

M. le Président. – La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Avec cette réponse, vous avez fait plus qu'un homme heureux. Je parle non seulement au nom du bourgmestre d'Eupen, mais également aux patrons du zoning. Votre analyse correspond parfaitement à celle qui a été faite par les patrons et par les services.

La solution que vous proposez est effectivement de nature à remédier, à très court terme, au problème des usagers qui doivent, aux heures de pointe, faire la file pour sortir d'Eupen à cause du rond-point.

Par ailleurs, un autre bourgmestre est heureux, celui de la commune de Bullange qui – je lui ai transmis votre réponse écrite – a appris que les travaux sur le territoire de sa commune, pour lesquels elle prend aussi un engagement – il n'y a pas que la voirie, il y a aussi d'autres travaux à faire –, permettraient d'améliorer un petit tronçon de route, ce qui renforcerait la sécurité des usagers.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DU LOGEMENT, DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS, SUR «LE COÛT DU SERVICE D'HIVER»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Daerden, Ministre du Budget, du Logement, de l'Équipement et des Travaux publics, sur «le coût du service d'hiver».

La parole est à M. Stoffels pour poser sa question.

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, lors des débats budgétaires en commission, nous avons eu l'occasion de parler aussi du coût du service d'hiver.

L'organisation des services d'hiver passe généralement par un appel d'offres. C'est plutôt rare – si mon information est bonne – que le MET assure lui-même ledit service.

Le coût du service varie certainement en fonction de l'hiver, du nombre de gelées, de la quantité de neige, des conditions climatiques, des sous-régions. Je suppose que la situation est différente à l'Est et en Ardenne qu'elle ne l'est à Charleroi ou à Liège, par exemple.

Peut-on dire que le coût est plus élevé, par exemple, à la Direction de Verviers qui couvre en particulier les hautes Ardennes où il neige et il gèle en moyenne plus qu'ailleurs ?

Je ne vais pas vous interroger quant au coût probable pour l'hiver 2005-2006. Il est effectivement impossible d'y répondre. Ce serait vous demander un travail d'augure, mais ce que je souhaite avoir comme information, c'est le coût dudit service pour l'hiver 2004-2005.

En principe, le nombre d'heures prestées par les entreprises à qui la commande a été passée est connu, comme le coût pour celui-ci. En étudiant le dossier, j'ai appris aussi qu'il y avait un service d'hiver préventif (épandage préventif de sel et déneigement) et un autre qui ne l'est pas. Curatif.

En creusant la question, j'ai moi-même appris des choses que je ne savais pas auparavant.

Quel a été ce coût global pour l'hiver 2004-2005 au sein de la Direction de Verviers ? Pouvez-vous également m'indiquer quel a été le coût moyen par heure prestée ? Comment ce coût est-il calculé ? Je suppose que le coût est composé, en partie, du coût salarial du chauffeur de camion de déneigement, de l'amortissement du matériel roulant et autre, ainsi que de l'achat des fondants, etc.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Nous avons fait des recherches approfondies.

Disons que les prestations réalisées par les entreprises sont comptabilisées, soit à l'heure, soit payées forfaitairement.

Pour essayer d'approcher au mieux la chose, les données statistiques sont ramenées à la prestation. Celles-ci varient en durée suivant les conditions météorologiques. Elles sont de l'ordre de deux à trois heures en moyenne.

Pour la période hivernale 2004-2005, la Direction des routes de Verviers a exécuté 367 journées de prestations pour l'ensemble de ses quatre districts en épandage de sel de déneigement et 122 journées en déneigement pur avec utilisation de chasse-neige.

Lorsque, dans un district, on appelle une entreprise pour une action, on parle d'unité d'intervention. Les quatre districts ont encodé 2.146 unités d'intervention en épandage préventif, 1.399 unités en épandage curatif et 689 unités en chasse-neige déneigement.

Je peux vous dire qu'on a comptabilisé 18.416 tonnes de chlorure de sodium qui ont été répandues pour un montant de 1.038.827 euros. Ces produits représentent 15 % du coût total du service hivernal de Verviers. Le coût salarial du MET, spécifiquement affecté à la viabilité hivernale, représente 666.462 euros (11 %) et les amortissements en matériel du MET, 340.140 euros (6 %).

La plus grosse partie des dépenses, soit 3.763.438 euros (65 %), a été utilisée pour payer les entreprises privées qui réalisent l'essentiel du travail. Ce coût englobe toutes les prestations et, entre autres, l'amortissement du matériel de l'entreprise concernée.

En règle générale, le coût est généralement élevé en cas de chutes de neige. Le public est conscient de cet élément. Le coût est aussi très élevé lorsque la température de la chaussée avoisine 0° C par temps nocturne humide.

Par contre, un temps continental très froid et sec se révèle le moins coûteux.

J'ajouterai qu'une période homogène longue du point de vue météorologique, même très froide, est moins coûteuse qu'une succession de périodes climatiquement différentes moins froides.

Le coût réel du service hivernal ne suit donc pas seulement la logique de la perception que le public a de la dureté de l'hiver.

Contrairement à ce que vous pourriez croire, le Brabant wallon est une région à trafic important et, statistiquement, les successions gel-dégel avec humidité y sont fréquentes.

Le coût de la viabilité hivernale y est donc, par voie de conséquence, important. Le district le moins sollicité est celui d'Ath avec dix jours en moyenne par an, le plus actif est celui de Vielsalm avec 110 jours en moyenne par an. Ottignies, à titre d'information, représente 50 jours.

Suivant les critères de mon administration, l'hiver 2004-2005 a été exceptionnellement coûteux avec un coût de 38.375.204 euros pour mon département, dont 5.808.867 pour la Direction des routes de Verviers.

Je vous dirai que – je pense que vous l'avez abordé dans le début budgétaire –, on a isolé budgétairement la problématique du service d'hiver de manière telle de ne plus avoir de perturbations par sous-région.

M. le Président. – La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). – Encore une fois, je tiens à remercier M. le Ministre pour cette réponse très instructive et pour son excellente analyse.

Effectivement, j'ai encore appris des choses que je ne savais pas avant.

Même si une petite partie, par exemple, du service d'hiver est assurée par les services du MET lui-même, est-ce que – disons en moyenne par heure, parce qu'il faut toujours comparer ce qui est comparable, travailler sur une même unité au départ et je prends donc l'heure de service en moyenne –, la moyenne du service d'hiver presté par heure, est nettement plus chère ou nettement moins chère selon que c'est le MET ou une entreprise privée ? La question est de savoir si la généralisation des prestations par les entreprises privées ne peut pas être remise en question par une politique qui permettrait au MET lui-même d'assurer le service d'hiver, dans l'hypothèse, bien sûr – parce que là, je ne saurais pas répondre – où ce serait moins cher de le faire soi-même que de le faire faire par une entreprise.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Qu'en pensez-vous, Monsieur De Smet ? C'est vous le pro.

M. De Smet, chef de cabinet du Ministre Daerden. – Ce que je voulais dire, c'est que c'est moins cher de le faire par le MET, mais le problème devient vite théorique. En effet, le personnel du MET, qui est disponible dans les régies, qui sert déjà à aller faire toutes les inspections du réseau de façon à déterminer s'il est opportun de faire un épandage préventif ou non, qui,

en plus, après cela, sert à faire le contrôle des prestations des entreprises pour voir si, effectivement, il y a eu sorties sur l'ensemble des routes, doit assurer cette fonction-là du 15 octobre jusqu'au 15 mars. Il n'est pas possible d'imaginer qu'il y aurait, par exemple, trois équipes affectées à un service d'épandage. Il y a l'un ou l'autre district qui a eu, un moment, assez bien de personnel – je pense au district de Ciney, au district de Chimay – qui l'a fait, mais …

M. Daerden, Ministre du Budget, du Logement, de l'Équipement et des Travaux publics. – On ne sait pas bien organiser le travail. Il y a un problème d'organisation.

M. le Président. – L'incident est clos.

Nous terminons avec Mme Lissens puisque, Monsieur le Ministre, Mme Dethier-Neumann a souhaité que sa question soit transformée en question écrite.

QUESTION ORALE
DE Mme LISSENS À M. DAERDEN,
MINISTRE DU BUDGET, DU LOGEMENT,
DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS,
SUR
«LA SÉCURISATION
DES PASSAGES POUR PIÉTONS DANGEREUX»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Lissens à M. Daerden, Ministre du Budget, du Logement, de l'Équipement et des Travaux publics, sur «la sécurisation des passages pour piétons dangereux».

La parole est à Mme Lissens pour poser sa question.

Mme Lissens (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, j'ai lu dernièrement une série d'articles sur les problèmes de sécurité que posent une série de passages pour piétons.

Selon les analystes, sur les 5.500 passages pour piétons que compte la Région wallonne, 3 à 5 % sont considérés comme dangereux dans l'état actuel des choses.

Ce chiffre ne doit vraiment pas être minimisé puisque les piétons sont les maillons faibles de la route. Plus de 800 sont tués ou gravement blessés chaque année et un nombre non négligeable des accidents ont lieu sur un passage pour piétons. Ce chiffre dramatique pourrait être réduit si les communes soignaient ces traversées.

Face à ce constat, vous avez, dans un premier temps – et c'est ce que j'ai lu –, annoncé vouloir appliquer les recommandations de l'IBSR en la matière, à savoir une visibilité de 100 mètres de part et d'autre du passage. Toutefois, vous savez que cette règle conduirait les communes à supprimer la plupart de leurs passages pour piétons, ce qui n'est évidemment pas le but recherché.

Vous avez donc, dans un second temps, déclaré que vous alliez plaider pour une application de cette règle avec souplesse et en fonction des circonstances. Vous avez également annoncé que seuls les passages potentiellement dangereux, avec un réel problème de visibilité, devraient, dans la majorité des cas, être supprimés ou déplacés.

Ces deux positions me semblent évidemment paradoxales : vous plaidez d'abord pour une application stricte des recommandations de l'IBSR, puis pour une application plus souple de celles-ci.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous me faire connaître votre position officielle pour cette problématique ? Allez-vous exiger ou non, une application stricte des recommandations de l'IBSR ? Si vous choisissez, comme cela semble être le cas, une application souple de celles-ci, quelles seront les circonstances dans lesquelles ces règles ne devront pas s'appliquer ?

Disposez-vous de la localisation des passages potentiellement dangereux ? Si vous possédez une liste de ces passages dangereux, ne serait-il pas bon de publier cette liste pour attirer justement l'attention des automobilistes et des piétons sur ces endroits à risques ?

Pouvez-vous nous indiquer les mesures qui doivent être prises pour sécuriser les passages pour piétons dangereux ? Des contacts ont-ils déjà été pris avec les communes concernées par ces passages dangereux pour qu'elles remédient à la situation ?

Enfin, les communes devront-elles assumer seules la sécurisation des passages à risques ? Allez-vous mettre à leur disposition des moyens budgétaires pour qu'elles puissent remédier à cette insécurisation ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Je dois apporter une précision d'entrée de jeu. Moi, je ne suis compétent que pour les voiries régionales.

Pour votre information, il y a 7.000 kilomètres de voiries régionales et 70.000 de voiries communales. Là où le problème se pose sur les voiries communales, je ne suis pas compétent. Je me permets de le rappeler parce que tout le monde fait l'assimilation – et je peux le comprendre évidemment, on ne voit pas la différence, ce n'est pas marqué dessus – entre routes communales, routes provinciales ou routes

régionales. En fait, je ne suis compétent que pour les voiries régionales. Cela fait quand même déjà 7.000 kilomètres à gérer.

De toute façon, un mot d'ordre : priorité à la sécurité. Cela, n'ayez aucun doute, c'est notre *leitmotiv*.

On essaie de recenser les passages qui sont donc de notre ressort et il y en a environ 5.500.

Sur base des premières analyses, il semblerait que 3 à 5 % pourraient être considérés comme potentiellement dangereux.

Comment va-t-on faire ? Cela, c'est nous qui le pensons. On a demandé à notre administration qu'elle réunisse les Commissions provinciales de Sécurité routière, ce qui permettra d'évaluer de manière précise chacun des cas particuliers en partenariat avec les autorités locales, les experts de mon administration, de l'IBSR et du Ministère des Communications.

Il va sans dire que les paramètres d'analyse porteront sur les conditions de visibilité, la vitesse pratiquée, les volumes de trafic piétons et motorisés, l'état de la chaussée, les accotements.

J'ai l'obligation de signaler à tous les usagers, les passages pour piétons qui pourraient être moins bien perçus et donc, je n'ai aucun problème à diffuser très largement la liste de ces passages piétons dès qu'un document définitif sera en ma possession et qu'il aura reçu la validation des autorités locales concernées.

Enfin, s'agissant d'un repérage sur les voiries régionales, je prendrai en charge – il s'agit bien de celles-là –, sur les budgets dédiés aux routes et autoroutes wallonnes, les travaux qui découleront des décisions prises.

J'ai un petit peu difficile maintenant d'estimer le montant de ces travaux.

M. le Président. – La parole est à Mme Lissens.

Mme Lissens (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse qui n'apporte pas véritablement de réponse à mes questions.

J'imagine que vous attendez de réunir les Commissions provinciales avant de décider quoi que ce soit. Parce que ce que j'ai lu dans la presse c'était la visibilité de 100 mètres avant, 100 mètres après ; application stricte ou souple, mais cela, vous ne l'avez pas …

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – C'est souple. Mais il faut se concerter avec les autorités locales.

Parfois, pour les 100 mètres, il n'y a pas l'espace voulu.

Mme Lissens (MR). – C'est ce que j'ai dit dans mon intervention.

M. Daerden, Ministre du Budget, du Logement, de l'Équipement et des Travaux publics. – On a eu des cas, je m'en rappelle, où il n'y avait pas l'espace et il fallait mettre les 100 mètres. Comment faire ? *(Rumeurs.)*

Si c'est une approche souple, … *(Rumeurs.)*

Mme Lissens (MR). – Donc, c'est en fonction de la réunion que vous allez avoir que vous allez décider au cas par cas.

J'aurais souhaité savoir comment vous alliez signaler certains passages pour piétons. C'était évidemment l'objet de mon intervention. Qu'allez-vous faire pour que certains passages pour piétons soient sécurisés ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine. – Des aménagements et, chaque fois, quand il y a une signalisation, si la distance est trop courte ou si la Commission de Sécurité estime qu'il faut maintenir le passage, par exemple, moyennant une avancée de trottoir pour diminuer le temps de passage des piétons sur la chaussée, on peut rajouter un panneau de signalisation précédemment, mais c'est d'abord l'usager qui doit être informé.

M. le Président. – L'incident est clos.

M. le Député Crucke a souhaité reporter sa question concernant le filtre-presse.

Ceci clôture donc, sauf erreur de ma part, la liste de nos questions pour cette année 2005, Monsieur le Ministre.

Je ne pense pas que nous ayons encore des réunions, si ce n'est pour le budget.

La séance est levée.

– *La séance est levée à 16 heures 54 minutes.*

LISTE DES ABRÉVIATIONS COURANTES

CPSR	Cellule provinciale de la Sécurité routière
CPDT	Conférence Permanente du Développement Territorial
CWaPE	Commission wallonne pour l'Énergie
CWATUP	Code wallon pour l'Aménagement du Territoire, l'Urbanisme et le Patrimoine
DGATLP	Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine
EVP	Équivalent vingt pieds
IBSR	Institut belge de la Sécurité routière
ICEDD	Institut de Conseil et d'Études en Développement Durable
IWEPS	Institut wallon de l'Évaluation, de la Prospective et de la Statistique
MET	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
OPVN	Office de Promotion des Voies Navigables
RESA	Décret de Relance économique et de Simplification administrative
SNCB	Société nationale des Chemins de Fer Belges
SPI +	Société de Promotion et d'Initiative
TEC	Société de Transport en commun
TEU	Twenty feet equivalent unit (équivalent vingt pieds)
UCL	Université catholique de Louvain
ULB	Université libre de Bruxelles
ULg	Université libre de Liège
ZACC	Zone d'aménagement communal concerté
ZAE	Zone d'activité économique